

Module fiets

De module is door nieuw beleid van hogere overheden geactualiseerd.

Situatiebeschrijving

Er is de laatste jaren veel aandacht voor de fiets. Op landelijk, provinciaal en regionaal niveau. Dit beleid moet nog worden verankerd in het verkeersbeleid van de gemeente. Op landelijk niveau gaat het om de VNG 'Modelaanpak Veilig Fietsen' (2013), provinciaal om het 'Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014 – 2022' (2013) en op regionaal niveau om het 'Stimuleringsplan Fietsen in Limburg' (2011).

Daarnaast is de elektrische fiets sterk in opkomst. Dit vergroot de kansen voor recreatief fietsen en langere fietsafstanden voor woon-werken.

Modelaanpak veilig fietsen

Deze landelijke aanpak zet in op het behouden en versterken van de fietsveiligheid. Voorkomen moet worden dat ongevallen met fietsers plaats vinden of dat de afloop minder ernstig is. Uit de modelaanpak is gebleken dat er landelijk gezien veel eenzijdige fietsongevallen plaats vinden. Deze worden veroorzaakt door te hoge trottoirbanden (trappers blijven haken), paaltjes en obstakels in de bermen. Mede daarom is de modelaanpak ontwikkeld.

Doel van de modelaanpak is dat beoordeeld wordt of paaltjes bijvoorbeeld verwijderd kunnen worden of beter kunnen worden ingeleid, zodat ze niet worden aangereden.

Provinciaal Beleidsplan Fiets 2014 – 2022

De provincie zet, aansluitend op de landelijke overheid, in op het stimuleren van de fiets. Hiervoor is een beleidsplan uitgewerkt, dat als kader dient voor het uitvoeringsprogramma fiets. Het fietsgebruik in Limburg blijft namelijk achter bij het landelijke gemiddelde. Werkdoelstellingen zijn:

- veiliger fietsen
- makkelijker fietsen
- leuker fietsen
- sneller fietsen
- slimmer fietsen

Concreet geeft het beleidsplan een werkwijze en rolverdeling voor projecten, waarbij de werkdoelen worden ingevuld in de vorm van een aantal actielijnen:

- Utilitair fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en sneller
- Snelfietsroutes: veiliger, makkelijker en sneller

- Recreatief fietsroutenetwerk: veiliger, makkelijker en leuker
- Comfort: makkelijker en leuker
- Verkeersveiligheid
- Ketenmobiliteit: makkelijker en slimmer
- Educatie en voorlichting: veiliger, leuker en slimmer
- Innovatie, promotie en marketing: slimmer

Concreet voor de gemeente Leudal zijn een aantal ontbrekende schakels in het netwerk benoemd. Hoofdzakelijk binnen de kernen en op gemeentelijk wegennet buiten de bebouwde kom tussen Roggel en Neer (Brumholt – Ophoven). Dit betekent dat hier een voorziening wenselijk is.

Fietsstimuleringsplan

Door de regio Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg (GOML) is het stimuleren van het fietsgebruik als project benoemd. Er is met de wegbeheerders een netwerk samengesteld en hiervoor zijn kwaliteitseisen benoemd. Het netwerk is hier vervolgens aan getoetst. Voor de gemeente Leudal betekent dit dat wordt ingezet op het versterken van het fietsklimaat en de elektrische fiets en dat netwerkmaatregelen benoemd zijn. Dit is de verbinding vanuit Neer via de Heldenseweg naar de N562/Roggelsedijk. Hier ontbreekt een vrijliggend fietspad en is de weg niet verlicht.

Verder zijn er geen gemeentelijke (infrastructurele) acties benoemd. Er zijn aanpassingen wenselijk binnen de gemeente, maar de gemeente is daar geen wegbeheerder.

Klachten en meldingen

Voor het thema fiets zijn klachten en meldingen ontvangen in de afgelopen periode. Het aantal is echter beperkt en inhoudelijk is er vooral aandacht voor praktische zaken, zoals handhaving, uitzicht en duidelijkheid. Het betreffen geen verkeersbeleid gerelateerde opmerkingen.

Wel moet de gemeente deze klachten serieus blijven nemen, door er aandacht voor te hebben en de acties die snel uitgevoerd kunnen worden ook daadwerkelijk oppakken. De buitendienst kan hierin een rol spelen door klachten snel op te lossen.

Bestuurlijke prioriteit

De prioriteit voor fietsen is 'hoog', op alle bestuurlijke niveaus.

Voor de gemeente wordt ingezet op het compleet maken van het netwerk. Maatregelen binnen het thema fiets krijgen prioriteit. Kanttekening hierbij is dat nieuwe fietsinfrastructuur wenselijk is, wat om relatief grote investeringen vraagt.

Ten aanzien van de fietsvriendelijkheid zijn de Maasweg in Neer en de Neerderweg in Roggel aandachtspunt:

Maasweg Neer

De Maasweg en de aansluitende zijwegen zijn onderdeel van een nadere beoordeling op de onderdelen onderhoud en riolering. Mogelijk dat aan de Maasweg onderhoudsmaatregelen moeten worden uitgevoerd. Daarnaast wordt een onderzoek gestart naar de afkoppelkansen van hemelwater in de aansluitende wegen. Daarnaast is de Provincie Limburg een onderzoek gestart naar de herinrichting van de Napoleonsweg en de aansluiting van de Maasweg.

Gelet op deze onderzoeken en de hiermee samenhangende mogelijke uitkomsten en/of oplossingen is er nog geen ontwerp opgesteld voor de Maasweg. Voorgesteld wordt om de oplossingsrichting integraal te benaderen om dit kostenefficiënt te kunnen realiseren. Eind 2015 zijn de resultaten van alle onderzoeken beschikbaar.

Neerderweg Roggel.

Fietsers kunnen niet vrij langs de aanwezige plantvakken passeren en vinden de situatie daardoor onprettig en onveilig. Bij de meeste plantvakken ontbreekt de mogelijkheid om ze zodanig aan te passen dat fietsers ongehinderd achterlangs kunnen rijden. Er is onvoldoende ruimte voor, mede vanwege het feit dat de straat tussen de plantvakken dient als parkeervak.

Snelheidsremming is het primaire doel van de maatregelen in de straat geweest. Wat dat aangaat zijn de maatregelen effectief. Vervanging door bijvoorbeeld een fietssuggestiestrook gaat ten koste van de snelheidsremming, en daarmee ten koste van het beoogde doel. Aangezien het redelijkerwijs niet mogelijk blijkt om een oplossing te genereren waarbij het mogelijk is om zowel de snelheidsremming te effectueren alsook de fietsers te faciliteren wordt voorgesteld om de huidige situatie te laten voortbestaan.

Beleid

Vanuit de landelijke aanpak zet ook de gemeente Leudal in op een fietsvriendelijk klimaat binnen de gemeente. Om de verkeersveiligheid aandacht te kunnen geven, wordt het wegennet en specifiek het fietsnetwerk buiten op straat gecontroleerd. Aanwezige paaltjes, afsluitingen en obstakels worden beoordeeld op noodzaak en eventueel verwijderd. Obstakels die noodzakelijk worden gevonden worden goed ingeleid met markering, zodat fietsers er minder snel tegenaan rijden. Deze actie kan eenvoudig door de verkeerskundige en wegbeheerder worden opgepakt.

Vanuit het regionale en provinciale stimuleringsplan komen twee trajecten naar voren waar een fietsvoorziening ontbreekt. Dit zijn de Heldeseweg en de verbinding tussen Roggel en Neer, via Brumholt en Ophoven.

Een vrijliggend fietspad langs de Heldenseweg is wenselijk. Hiervoor wordt budget gezocht binnen de gemeentelijke begroting. De termijn waarop het budget vrijgemaakt kan worden, is nu niet te duiden. Daarvoor moet de financiële positie van de gemeente eerst verbeteren.

De verbinding tussen Roggel en Neer heeft minder prioriteit. De wegen zijn gecategoriseerd als erftoegangsweg. Dit impliceert dat fietsers over de rijbaan afgewikkeld worden. De weg is nu voorzien van een kantstrook, maar deze kan niet beschouwd worden als fietssuggestiestrook. Bij wegbeheer werkzaamheden wordt de markering verder van de kant van de weg af geplaatst, om een fietssuggestiestrook aan te geven.

Fiets als voor en natransport

Om het fietsgebruik te stimuleren als voor- en natransport voor de bus zorgt de gemeente voor realisatie van voldoende stallingsmogelijkheden. Hiervoor wordt een inventarisatie gemaakt van het aantal fietsen bij de haltes in Leudal en wordt er getoetst of er voldoende fietsenrekken zijn. Daar waar er onvoldoende rekken zijn, worden deze bijgeplaatst.

Kwaliteitseisen

De in het Regionale fietsstimuleringsplan opgenomen kwaliteitseisen gelden ook de gemeente Leudal. Deze zijn in tabel 1 nogmaals weergegeven en gelden daarmee ook als richtinggevend voor werk met werk maken.

Onderdeel	Kwaliteitskenmerk
Omrijfactor	Maximaal 1,4
Verharding	Asfalt, bij voorkeur rood
Maatvoering	<i>ETW binnen bebouwde kom (30 km/uur)</i>
	• fiets(suggestie)strook > 1,50 m
	• fietsstraat kan goede oplossing zijn
	<i>ETW Type I, buiten bebouwde kom (60 km/uur)</i>
	• fiets(suggestie)strook > 2,00 m
	<i>GOW binnen bebouwde kom (50 km/uur)</i>
	• vrijliggend fietspad, één richting > 2,50 m
	• vrijliggend fietspad, twee richtingen > 3,00 m
	<i>GOW buiten bebouwde kom (80 km/uur)</i>
	• vrijliggend fietspad, één richting > 2,50 m
	• vrijliggend fietspad, twee richtingen > 3,50 m
	<i>Solitair fietspad</i>
	• twee richtingen: minimaal 3,50 m
Obstakelvrije zone	minimaal 0,60 m, incidenteel minimaal 0,30 m

Verlichting	bij solitaire fietspaden
	bij belangrijke oversteeklocaties
Bewegwijzering	op kruispunten in hoofdwegennet
Verkeerslichten	fietsers conflictvrij (geen deelconflicten) voorkeur voor wachttijdvoorspeller maximale wachttijd 60 seconden
Rotondes	binnen bebouwde kom: fiets in de voorrang buiten bebouwde kom: fiets uit de voorrang

tabel 1: kwaliteitseisen fietsnetwerk

Stimuleren elektrische fiets

De gemeente heeft op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Zij schaft immers geen fietsen aan. Maar om het belang van die ontwikkeling te onderstrepen, kan de gemeente Leudal een aantal maatregelen nemen.

Oplaadpunten gemeentelijke gebouwen

Eén van de speerpunten van het gemeentelijke duurzaamheidsbeleid is mobiliteit. Onderdeel daarvan is de elektrische fiets. Het zelf realiseren van openbare oplaadpunten voor de elektrische fiets ligt minder voor de hand. Dat kent enerzijds praktische bezwaren rond vandalisme, beheer, oneigenlijk gebruik en zou een beperkte doelgroep bedienen. Meer principieel is de vraag aan de orde of de overheid daarin moet voorzien terwijl de markt dat ook kan en zou moeten doen. Dat laat onverlet dat de gemeente dit ook zou kunnen realiseren als eigenaar van de gemeentelijk gebouwen. Denk daarbij aan het gemeentehuis en gemeenschapshuizen. Op die manier vult zij ook haar voorbeeldfunctie in.

Promotie

Twee manieren van promotie worden voorgesteld:

- 1 Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen.
- 2 Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rond regeling stimulering oplaadpunten en het verlenen van medewerking wanneer anderen daar om vragen.

Deze promotie vraagt niet om extra middelen of extra ambtelijke inspanning.

Beleidskeuzes

Binnen het thema fiets zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Vanuit de modelaanpak veilig fietsen is er aandacht voor obstakels op fietsroutes en – voorzieningen. Niet noodzakelijke obstakels worden verwijderd en wel nodig geachte obstakels worden goed ingeleid en/of gemarkeerd of zodanig verplaatst dat deze geen of weinig risico voor fietsongevallen vormen.

- Een fietsvoorziening langs de Heldenseweg past binnen het beleid en behoort bij de wegfunctie. Indien hier (financiële) kansen voor zijn wordt het fietspad gerealiseerd.
- Bij aanleg en reconstructie worden de kwaliteitseisen toegepast, waarbij de verbinding tussen Roggel en Neer via fietssuggestiestroken wordt voorzien.
- Herinrichten van de Maasweg, gecombineerd met onderhoud en riolering en aansluitend op de eventuele herinrichting van de Napoleonsweg door de provincie.

Verkeerskundige prioriteiten

De modelaanpak heeft prioriteit, want doel is vermijdbare ongevallen voorkomen. Hier wordt op ingezet. Het fietspad langs de Heldenseweg kan pas worden aangelegd als hier voldoende middelen voor zijn. De prioriteit daarvoor is dus lager. Het toepassen van de kwaliteitseisen is pas relevant bij nieuwe aanleg of reconstructie. Er worden geen maatregelen benoemd om eventuele ontbrekende zaken zelfstandig aan te passen.

De module fiets wordt als 'hoog' geprioriteerd.

Maatregelen

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de maatregelen.

Nr.1	Maatregel	Kosten/uren
Prioriteit hoog (prioriteit 1)		
1	De modelaanpak wordt toegepast door samen met de wegbeheerder buiten de fietspaden en –voorzieningen te inspecteren en obstakels te laten verplaatsen of verwijderen indien dit mogelijk is. Eventueel kan een ploeg van de buitendienst worden meegenomen, om aanpassingen direct door te voeren.	40 uur/ € 5000,-
2	De kwaliteitseisen worden bekrachtigd met het vaststellen van dit GVVP.	Geen
Prioriteit laag (prioriteit 2)		
3	Stimuleren van de elektrische fiets, met oplaadpunten bij gemeentelijke gebouwen en door promotie.	€ 10.000,-/20 uur
4	Realisatie fietssuggestiestrook verbinding Roggel – Neer (Brumholt – Ophoven), d.m.v. nieuwe markering.	€ 15.000,-
Wens (prioriteit 3)		
5	Aanleg van het fietspad langs de Heldenseweg.	€ 690.000,-
6	Herinrichting Maasweg	€ 200.000,-